

formål i dag, finder vi det hensigtsmæssigt at medtage en bemyndigelse i lovforslaget til, at denne strækning, der i øvrigt ikke anvendes til jernbanegodstransport, kan nedlægges.

Jeg vil gerne sige tak for de positive bemærkninger. Jeg glæder mig til, at vi får et fuldstændigt beslutningsgrundlag, og det er mit håb, at vi i løbet af forholdsvis kort tid kan fremsætte en anlægslov, som forhåbentlig kan vedtages i Folketinget, således at det praktiske arbejde med udbygning af Frederikssundsfingeren kan komme i gang.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Jeg vil til trafikministeren sige, at det jo ikke er et argument, hvad banen anvendes til i dag. Argumentet er, hvad man burde anvende banen til, og hvad der er af konkrete, meget nærliggende muligheder at anvende den til, netop når man står over for at sætte et større byggearbejde i gang, hvor der skal foregå en meget væsentlig materialetransport.

Er der nogen, der har gjort sig nogle tanker om, hvordan man har tænkt sig at transportere de materialer, der nu skal laves i forbindelse med det? Eller var der den mulighed at bruge banen, hvorved det pludselig blev en meget fornuftig disposition at istandsætte den?

Hermed sluttede forhandlingen.

## Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Første næstformand (Ivar Hansen):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

**7) Første behandling af lovforslag nr. L 230: Forslag til lov om hyrekørsel m.v.**  
Af trafikministeren (Jan Trøjborg).  
(Fremsat 27/3 96).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Jytte Wittrock (S):**

Dette lovforslag om hyrekørsel er et udtryk for, at der dels har været et stort ønske i erhvervet om en ny og bedre lov, dels at der har været en udvikling inden for den erhvervsmæssige personbefordring, siden nugældende lov om hyrekørsel blev vedtaget, som nødvendiggør, at en række bestemmelser nyformuleres, skærpes og strammes op.

Lovforslaget har haft en meget lang høringsperiode, og vi mener i Socialdemokratiet, at lovforslaget opfylder et stort ønske også hos erhvervet.

Forslaget vil indrette hyrekørslen efter samme principper som buslovgivningen. Der strammes op på bestemmelserne med hensyn til betingelserne for meddelelse af tilladelse. Der stilles præcise krav til bl.a. faglige kvalifikationer og økonomi, og det gælder for samtlige kvalifikationskrav, at de har det klare formål at sikre en høj standard i erhvervet, ligesom kvalifikationskravene specifikt til førerne af hyrevognene skal sikre, at kunderne tilbydes en bedre ydelse og en bedre service.

Der gives i forslaget mulighed for, at hyrevirksomheden drives i selskabsform i overensstemmelse med de principper, som er gældende i dag vedrørende buskørsel.

Trafikministeren bemyndiges bl.a. til at indføre en tilladelsesordning for sygetransport med tilsvarende adgangskrav, som dette lovforslag stiller til hyrevognskørslen. Det er der i høj grad brug for. Det er tiltrængt, at der også på sygetransportområdet præciseres klare regler og klare rammer.

Alle bevillingerne gøres tidsbegrænsede, højst 10 år. Det skal også ses i lyset af ønsket om at højne kvaliteten i branchen.

Samlet mener vi i Socialdemokratiet, at vi her har et lovforslag, som opfylder et længe næret ønske, og erhvervet står bag skærpelserne i lovforslaget, så jeg kan på Socialdemokratiets vegne anbefale lovforslaget.

Så skal jeg lige tilføje, at da den radikale ordfører på lovforslaget, fru Vibeke Peschardt, ikke kan være til stede, skal jeg på Det Radikale Venstres vegne kort anbefale lovforslaget.

**Erik Jacobsen (V):**

Dette lovforslag indeholder nogle positive elementer, som vi i Venstre kan støtte. Men desværre er der også nogle negative sider i det, som vil kræve en grundig udvalgsbehandling, inden vi fra Venstre kan støtte dette lovforslag.

Vi støtter forslaget om tilladelseskravet, og at ansøgerne igennem et godkendt kursus med skriftlig prøve skal have dokumenteret færdigheder i en række nærmere beskrevne emner.

Det er også positivt, at den eksisterende uregulerede zone, nemlig sygetransporten, i fremtiden bliver reguleret og dermed kommer ind i faste rammer.

Ligeledes er vi positive over for, at der nu bliver stillet krav til førerne om faglige kvalifikationer. Også forslaget om gæld til det offentlige i størrelsesordenen 50.000 kr., som i almindelighed vil være tilstrækkeligt til at nægte ansøgeren bevilling til hyrekørsel, er vi tilfreds med.

Gyldighedsperioden på tilladelsen på højst 10 år og kravet om at overholde gældende overenskomster hilser vi velkommen. Tilslutningen til et bestillingskontor vil vi have nærmere belyst under udvalgsarbejdet.

Umiddelbart vil jeg foreslå, at der bliver lavet en afgrænsning for det storkøbenhavnse område og så en for provinsen. Imidlertid er vi meget betænkelige ved, at trafikministeren får så store bemyndigelser, som tilfældet er, jævnfør § 10.

På en lang række centrale områder vil det være op til ministeren at fastsætte de nærmere regler. Det gælder bl.a. spørgsmålet om maksimaltakster, bevillingsantal og tilslutningspligt. Det er vidtgående beføjelser, ministeren herefter får, hvis lovforslaget vedtages i sin nuværende form. I det tilfælde ville ministeren kunne lave en total regulering, dvs. afskaffelse af maksimaltakster og antalsbegrænsninger m.v.

Forslaget om, at offentlige myndigheder og virksomheder får mulighed for at drive hyrekørsel, kan vi i Venstre ikke støtte. Det vil forringe servicen over for de ældre og svage, navnlig i de tyndt befolkede områder, og ville rive tæppet væk under mange små private vognmandsforretninger. Og det har vel ikke været hensigten med dette lovforslag?

Vedrørende kravet om økonomisk baggrund fremgår det ikke klart, om ministeren foreslår 100.000 kr. som sikkerhed for at få en tilladelse. Skulle dette være tilfældet, vil vi her foreslå 50.000 kr. som værende rimeligt, idet det ellers kunne udelukke mange fra at starte egen vognmandsvirksomhed.

Der er således mange elementer af lovforslaget, som Venstre ikke kan gå ind for, men vi vil forlods tilsikre Venstres positive medvirken under det kommende udvalgsarbejde.

**Brian Mikkelsen (KF):**

Hyrevognsloven giver altid anledning til stor debat. Der er mange interesser på spil, og vi har alle sammen en forskellig personlig opfattelse af, hvordan sådan en lov skal forvaltes.

I Det Konservative Folkeparti kan vi støtte forslaget til lov om hyrevognskørsel. Vi ser heri en tiltrængt opstramning af erhvervet, og vi ser, at der bliver ligestillet med busser og lastbiler, således at selve godkendelsesprocedurerne ligner hinanden.

Det Konservative Folkeparti synes ligesom Venstre, at de 100.000 kr. for første tilladelse er lige i overkanten, så vi vil her gøre opmærksom på, at vi under udvalgsbehandlingen er parat til at forhandle om dette beløb, hvad også Venstre har været inde på, og vi vil godt gå ned til 25.000 kr.

Afslutningsvis kan jeg sige, at vi som sagt er positive over for lovforslaget, og vi vil godt være med til en hurtig gennemgang af lovforslaget, både her i Tinget og under udvalgsbehandlingen.

**Aage Frandsen (SF):**

SF kan også støtte lovforslaget. Der er dog nogle ting, som vi under udvalgsarbejdet gerne vil have belyst nærmere.

Det, som vi betragter som det positive i lovforslaget, er, at de faglige kvalifikationer og krav omkring vandel fremhæves, at man kan trække en én gang given bevilling tilbage, og at den er tidsbegrænset, at man også regulerer forhold vedrørende sygetransport, samt at man også i det hele taget tiltemper de ordninger, som er gældende omkring buskørsel og bevilling i den forbindelse.

Det er også udmærket, som det fremgår af forslaget, at man her henviser til, hvordan arbejds- og lønvilkår skal være for chaufførerne, nemlig i henhold til gældende kollektive overenskomster.

Derfor ser vi, at en række af disse ting vil gavne forholdene inden for branchen.

Det vil gavne de gode sider af denne branche, og det vil også kunne være med til at luge ud i dårlige sider, i det omfang der er tale om noget sådant. Det er efter vores opfattelse en fordel i forhold til chaufførerne, og det er også en fordel i forhold til kunderne.

Jeg vil nok sige, at branchen også selv har en interesse i, at der bliver præciseret nogle ting i denne forbindelse, for bare der er nogle få problemer, vil man tit blive udsat for, at det er hele branchen, der bliver kritiseret.

Som sagt kan vi støtte forslaget, og nogle ting af mere teknisk art, som vi gerne vil have præciseret, vender vi tilbage til i forbindelse med udvalgsarbejdet.

**Jan Kjøpke Christensen (FP):**

Jeg skal meddele, at Fremskridtspartiet ikke på nuværende tidspunkt kan støtte dette forslag.

Vi ønsker en overordnet, reel liberalisering af hele området. Der er alt, alt for mange regler og forordninger, hvor Folketinget gerne vil gå ind og bestemme og dermed være herre over. Vi accepterer ikke dette i Fremskridtspartiet.

Vi mener netop, at der på et område som det, vi drøfter i dag, skal være størst mulig frihed til at nedsætte sig som taxachauffør/vognmand.

I øvrigt mener vi ligesom KAT, Københavns Aktive Taxiforening, at bopælskriteriet er uacceptabelt i loven.

Selv om vi har fået noget andet at vide fra EU-Kommissionen og i høringssvarene, vil Fremskridtspartiet stadig godt under udvalgsbehandlingen bl.a. have undersøgt spørgsmålet om liberalisering. Vi er altså ikke af den opfattelse, at loven er i overensstemmelse med EU's regler.

Fremskridtspartiet vil naturligvis opfordre de forskellige organisationer, herunder taxaforeninger, til at møde op i deputationer under udvalgsbehandlingen for at give deres besyv med, inden lovforslaget kommer til anden og senere til tredje behandling her i salen.

Jeg vil godt understrege, at Fremskridtspartiets holdning er og hele tiden har været, at vi har en forældet hyrevognslov, også når denne bliver vedtaget. Vi vil i hvert fald fortsat kæmpe en sej kamp for at få liberaliseret området.

EU taler om arbejdskraftens frie bevægelighed, og dermed skal taxavognmænd i f.eks. Åbenrå og Rom sidestilles. Derudover skal faget selvfølgelig også være frit inden for vort eget lands grænser, så vi ikke længere skal opleve vanvittige situationer ved kørsel over kommunegrænser.

Fremskridtspartiet har flere gange rejst spørgsmålet om en reel liberalisering af loven, men er hver gang blevet afvæbnet med det svar, at der netop sidder et udvalg, som er i gang med en revision af hyrevognsloven, og det er altså

den lov, vi så drøfter i dag. Vi føler ikke, der er tale om liberalisering i det lovforslag, som her er fremsat. Hvis faget gives frit, ville det måske medføre, at nogle vognmænd måtte lukke deres forretninger, vil nogen måske sige. Ja, det må vi erkende, men sådan er det jo i forvejen overalt i det frie erhvervsliv. Er der i grunden noget forkert i dette?

Det foreliggende lovforslag drejer sig om forskellige opstramminger inden for bevillingsreglerne og indeholder foreløbig ingen tanker om den totale liberalisering. Det er vi meget utilfredse med i Fremskridtspartiet.

Vi vil naturligvis ligesom de øvrige partier se nærmere på forslaget under udvalgsbehandlingen, men jeg vil godt pege på bl.a. § 4, stk. 3, i forslaget, hvor det klart fremgår, at der ligeledes kan meddeles tilladelse til offentlige myndigheder og virksomheder.

Det kan Fremskridtspartiet under ingen omstændigheder acceptere. Vi ønsker ikke en konkurrence med netop de offentlige myndigheder; det har vi aldrig gjort, og det understreger vi også her. Det er noget af det væsentligste for os, at vi ikke vil være med til det. Vi ønsker som sagt en virkelig grundlig liberalisering af området.

Når vi nu mere eller mindre har dette monopol, kunne man også spørge: Hvad med hensyn til de betingelser, der nu ligger? Hvad med hensyn til f.eks. danskkundskaber? Jeg synes personlig, at noget af det mest irriterende er, at man ikke kan kommunikere med en taxachauffør. Det synes jeg også ministeren burde tage med i dag, eventuelt også stille krav til danskkundskaberne, sådan som reglerne nu engang er.

Jeg ved godt, at under en fuldstændig liberalisering kan vi ikke tage hensyn til det med sprogkundskaberne, men så har vi dog trods alt en mulighed for at vælge fra. Med den lovgivning, som ligger i dag, og som er styret ned til de mindste detaljer, må vi efter Fremskridtspartiets opfattelse forlange en vis service også med hensyn til danskkundskaber. Det er ikke for at komme ind på en form for racisme.

Jeg kan forestille mig alt det, de venstreorienterede partier nu kan komme med. Det har intet at gøre med dette. Men ligesom vi på andre områder stiller krav med hensyn til sprog, må vi også kunne gøre det her.

Konklusionen er altså, at Fremskridtspartiet ønsker et helt frit erhverv. Vi siger nej til regulering på området; vi ønsker ikke planøkonomi. Planøkonomi er medvirkende til kødannelse;

det ved vi jo af erfaring fra andre lande. Jeg kan bare nævne, at når man står og venter på en taxa i lufthavnen, kan det nogle gange være meget, meget svært. Det tror vi bl.a. er, fordi der ikke er en reel liberalisering på området. Hvorfor skulle det ikke være sådan, at alle og enhver kunne nedsætte sig, og at man netop kan få ekstra chauffører ind på de tidspunkter, hvor der virkelig er brug for dem. Det kan man ikke nu, hvor der er reguleringer i de mindste detaljer. Det er Fremskridtspartiet imod.

**Jette Gottlieb (EL):**

Enhedslisten kan støtte bestemmelser, der regulerer hyrevognserhvervet, og vi kan også støtte lovforslaget.

Men vi kan altså ikke støtte den generelle bemyndigelse til at indføre EU-direktiver på området.

(Kort bemærkning).

**Jan Kørpe Christensen (FP):**

Jeg må sige, at jeg glemte noget i min ordførertale. Det var til ministeren. Jeg vil gerne spørge trafikministeren om noget, som trafikministeren godt kender til. Det er et forslag, som vi kan læse i en overskrift i Jyllands-Posten tirsdag den 5. oktober: »Snup en tohjulet taxa«.

Mig bekendt har man ikke taget dette med i det forslag, som vi behandler i dag. Jeg ved ikke, om ministeren kan oplyse noget mere om det, altså om det drejer sig om de såkaldte motorcykeltaxaer, som man kan opleve bl.a. i Paris, London og Gøteborg. Er det således, at trafikministeren har haft disse ting med i drøftelserne? Som jeg sagde: Mig bekendt har man ikke taget højde for netop denne måde at transportere på. Men det kunne være interessant, om ministeren kunne give yderligere information om det her i dag.

**Ole Donner (DF):**

Dansk Folkeparti vil deltage positivt i udvalgsarbejdet om denne lov. Det er en lov, som vi er meget interesseret i. Vi synes, der er for mange restriktioner i den nuværende lov. Vi synes også, at der lægges op til mange restriktioner i den kommende lov, og det vil vi godt sanere lidt i.

Vi synes også, der er for mange ministerbeføjelser. Også på det område vil vi gerne have ændret nogle ting.

Vi synes, at lovgivningen omkring hyrevognserhvervet har en tendens til, at man kvæ-

ler de små vognmænd, og vi kan absolut ikke støtte det nye, der ligger i, at offentlige myndigheder skal til at fungere som hyrevognmænd. Der skal en liberalisering til, så det er absolut slet ikke i den retning, Dansk Folkeparti vil.

Vi er spændt på de høringssvar og de deputationer, der måtte komme i udvalget, for det er givet, at branchen har en hel del gode forslag til at ændre på den lov, når vi nu skal til at revidere den.

Vi synes også, at beløbet på de 100.000 kr. lyder temmelig højt for at få en bevilling, og det tror vi også der kommer nogle indsigelser imod.

I det hele taget mener vi, at der er alt for stive bestemmelser i lovgivningen. Der er f.eks. krav om, at der skal være plads til mindst 5 personer i en hyrevogn. Det synes vi måske der kunne være behov for at ændre lidt på.

Hvorfor kunne man ikke køre med mindre biler, som f.eks. kun kunne tage en enkelt kørestol? Mand/kone-virksomheder har ikke råd til at købe de store køretøjer, som kan transportere kørestole m.v. Man kunne måske give bedre service til de handicappede, hvis man tillod mindre biler, som kunne tage en enkelt eller to kørestole.

Som hr. Kørpe Christensen rigtigt nævnte, er der også i udlandet forsøg med motorcykler til hyrekørsel. Måske kunne vi under udvalgsarbejdet få en briefing om, hvordan det fungerer i udlandet; det er i hvert fald en overvejelse værd.

I 1950'erne var der noget, der hed minicabs, hvor man i de store byer kørte med meget små vogne, der kun var beregnet til en enkelt person. Der er jo ingen grund til, hvis en enkelt person skal transporteres, at han så skal køres i en stor Mercedes, hvis han i og for sig kunne køres i en lille Fiat eller noget endnu mindre. Derfor mener vi, at der skal være lidt fleksibilitet i det, og det håber vi at der vil komme nogle ting frem om under udvalgsarbejdet.

Vi vil som sagt deltage positivt i udvalgsarbejdet.

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Det er fremgået af ordførerbemærkningerne, at der er delte holdninger til forslag til lov om hyrekørsel.

Fru Jytte Wittrock glæder sig over de krav, der nu strammes op i forhold til at drive virksomhed inden for denne branche, og der er naturligvis nogle hensyn, der skal tages i forhold til de ansatte, men først og fremmest selv-

følgelig i forhold til kunderne, til brugerne, der skal sikres et transportmiddel, der jo er – hvad skal man sige – i mere udbygget forstand en del af den kollektive trafik.

De hensyn er det jo naturligt at opfylde ved i højere grad at have parallelitet til den øvrige erhvervsudøvelse inden for branchen som f.eks. kravene til erhvervsvirksomhed, der udøves i henhold til buslovgivningen.

Modsat står indlæggene fra hr. Køpke Christensen og hr. Ole Donner, der jo taler om total liberalisering på området. Det er noget, man har prøvet andre steder. Bl.a. i Sverige har man forsøgt sig med en total liberalisering.

Jeg er ikke sikker på, at alle synes, at resultatet i alle henseender er hensigtsmæssigt. Det er regeringens opfattelse, at vi har et velfungerende system i Danmark, der tager hensyn både til kunderne og til erhvervsudøverne, sådan at der er mulighed for, at man også kan have en fornuftig forretning med en fornuftig omsætning inden for branchen, og at man har en vis sikkerhed for, at de, der udøver kørsel inden for branchen, også er en del, om jeg så må sige, af det offentlige trafikudbud, også opfylder visse krav om service og selvfølgelig også opfylder visse krav om erhvervs-mæssig kunnen og har kunnet bevise det i praksis.

Jeg vil sige til hr. Erik Jacobsen, at spørgsmålet, som konkret blev rejst fra hr. Erik Jacobsens side om adgangen for det offentlige til at drive hyrekørsel, er jeg bestemt indstillet på at drøfte. Jeg er bestemt indstillet på, at vi kan drøfte det spørgsmål, den side af sagen. Der er såmænd ikke tiltænkt nogle ændringer i lovforslaget. Det er stadig den gældende tilstand, hvor det jo ikke er praksis, at det offentlige driver hyrekørsel, men tværtimod at det offentlige, f.eks. via kommunerne, er myndighed på området. Jeg er selvfølgelig indstillet på at drøfte det spørgsmål.

Jeg er ligeledes indstillet på at drøfte det spørgsmål, som hr. Erik Jacobsen og hr. Brian Mikkelsen bl.a. nævnte, om den økonomiske sikkerhedsgarantistillelse, der skal til for at få den første tilladelse. Jeg mener nu ikke, der er tale om noget stort problem. Jeg mener, det kan lade sig gøre at stille den fornødne garanti uden de store omkostninger og de store vanskeligheder.

Jeg vil sige tak til hr. Aage Frandsen for bemærkningerne. Jeg er naturligvis indstillet på at drøfte de mere praktiske ting, men jeg glæder mig over de bemærkninger, der gik ud på, at der i det hele taget er tale om en, skal vi kalde

det, opstramning af kravene til dem, der udøver virksomhed inden for branchen. Jeg synes, det er meget fornuftigt, også af hensyn til de ansatte i branchen, at man prøver at højne niveauet.

Til hr. Køpke Christensen skal jeg sige, at det er klart, at der vil blive stillet krav om, at chauffører skal kunne beherske det danske sprog og have et geografisk kendskab. Det vil ske i bekendtgørelsesform, akkurat som vi har det i henhold til gældende lovgivning på området, så det burde ikke være et spørgsmål, der er til hinder for en positiv tilslutning til lovforslaget.

Til fru Jette Gottlieb vil jeg sige, at jeg var meget glad for at høre, at der nu endelig var et forslag, som Enhedslisten kunne støtte. Imidlertid var der et lille forbehold, idet en helt nødvendig bemyndigelse til i givet fald at kunne foretage en tilpasning til de direktiver, der måtte komme, var tilstrækkelig til at gøre det umuligt for Enhedslisten at støtte et forslag, som man i øvrigt gerne ville støtte og se gennemført i Folketinget.

Det er jo en lidt beklagelig mangel på pragmatisme, synes jeg, og jeg synes, at Enhedslisten burde tænke sig om endnu en gang. Det ville jo være pragtfuldt at se Enhedslisten stemme for et i øvrigt fornuftigt og godt forslag.

Jeg takker for de generelt positive bemærkninger, og jeg skal da meget gerne gøre hr. Brian Mikkelsens ord til mine: Den positive indstilling, der var til en hurtig gennemførelse af forslaget, kan regeringen bestemt tilslutte sig. Er det muligt at gennemføre forslaget allerede i indeværende samling, skal det ikke skorte på en indsats fra min side. Jeg ser naturligvis gerne, at vi får denne sag på plads så hurtigt som muligt.

Det er ikke en absolut nødvendighed, men på den anden side mener vi, at forslaget er tilstrækkelig fornuftigt og godt belyst. Det har været igennem en omfattende høringsrunde, og jeg tror nok, at de, der har en faglig interesse i at give deres mening til kende, har haft mulighed herfor. Under alle omstændigheder er der jo også mulighed for at gøre det under udvalgsarbejdet.

Jeg er indstillet på at tage de politiske drøftelser, der skal til for at finde en løsning på, at dette forslag kan tilpasses sådan, at det kan gennemføres – hvad jeg håber, og hvad jeg kan lytte mig til – med meget bred majoritet, også meget gerne omfattende Enhedslisten.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Jamen det er der heller ingen problemer med. Jeg vil gøre ministeren opmærksom på, at han gjorde sig skyldig i en lille fejlfortolkning, for Enhedslisten agter at stemme for forslaget og vil også gerne bidrage til en meget hurtig behandling – så hurtigt, at vi faktisk allerede har skrevet vores betækningsbidrag, og deri står, at vi ikke bryder os om almene EU-direktivimplementeringsbemyndigelser; det kommer der til at stå i vores betækningsbidrag.

Men vi stemmer gerne for forslaget og gør det også gerne hurtigt.

(Kort bemærkning).

**Jan Køpke Christensen (FP):**

Jeg stillede et spørgsmål til trafikministeren om motorcykeltaxaer.

Efter Trafikministeriets oplysninger har det ikke været drøftet under forberedelserne til denne revision af hyrevognsloven, og jeg synes da, det er helt fair, hvis ministeren ikke ved nok om det på nuværende tidspunkt. Men jeg vil så stille spørgsmålet efterfølgende til trafikministeren.

Jeg synes nok, at ministeren kom lidt let henover det med EU-reglerne. I øjeblikket kan vi jo se – som jeg var inde på før – at hyrevognslovgivningen efter Fremskridtspartiets opfattelse er unødigt restriktiv, og det må den efter vor opfattelse ikke være ifølge EU. F.eks. må taxa-vognmænd kun drive virksomhed i én kommune. De skal have bopæl nær det sted, hvor de har bevilling, og de må heller ikke oprette aktieselskaber.

Det skader efter Fremskridtspartiets mening den fri konkurrence unødigt. Det har Konkurrencerådet også tidligere påpeget, og Konkurrencerådet er jo altså ikke en ligegyldig instans. Det kan ikke – og det tror jeg da vi kan være enige om – være meningen, at Danmark i strid med EU-reglerne opretholder et alt for restriktivt system som det, der her er tale om.

Her er altså et eksempel på, at EU foretager sig noget fornuftigt ved at presse på over for Danmark, og det skal vi naturligvis være glade for.

Jeg vil bare appellere til her fra talerstolen i dag, sådan at det er sagt, at der åbenbart efter ministerens opfattelse ikke er noget til hinder i EU-lovgivningen for det forslag, der ligger her. Vi er bare i Fremskridtspartiet tvivlende over for det, og vi håber ikke, vi får en ny Helsingør-Helsingborg-sag på nakken endnu en gang og taber den ved EF-Domstolen.

(Kort bemærkning).

**Erik Jacobsen (V):**

Ja, hvis vi får de uheldige elementer luget ud af lovforslaget, som jeg nævnte i min ordførertale, kan jeg også tilsi- kre Venstres hurtige behandling af dette lovforslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

---

### Meddelelser fra formanden

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 11. april 1996, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 17.20

---